

sobre ello protesta ante la Autoridad competente, en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinte y cuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado.

Del mismo modo habrá de proceder el capitán, si, habiendo naufragado su buque, se salvase solo ó con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará á la Autoridad mas inmediata, haciendo relacion jurada de los hechos.

La Autoridad, ó el Cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos, recibiendo declaracion jurada á los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado; y tomando las demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente en el libro de navegacion y en el del piloto y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado, con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al Juez ó Tribunal del puerto de su destino.

La declaracion del capitán hará fé si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros; si discordare, se estará á lo que resulte de estas, salvo siempre la prueba en contrario.

Art. 625. El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de Sanidad y Aduanas, y cumpla las demás formalidades que los Reglamentos de la Administracion exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalco, á los consignatarios, y en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

Si por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos, ignorase el capitán á quién debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposicion del Juez ó Tribunal ó Autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservacion ó custodia.

SECCION TERCERA.

De los Oficiales y tripulacion del buque.

Art. 626. Para ser Piloto será necesario:

1º Reunir las condiciones que exijan las Leyes ó Reglamentos de marina ó navegacion

2º No estar inhabilitado con arreglo á ellos para el desempeño de su cargo.

Art. 627. El Piloto, como segundo jefe del buque, y mientras el naviero no acuerde otra cosa, sustituirá al Capitán en los casos de ausencia, enfermedad ó muerte, y entonces asumirá todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

Art. 628. El Piloto deberá ir provisto de las cartas de los mares en que vá á navegar, de las tablas é instrumentos de reflexion que están en uso y son necesarios para el desempeño de su cargo, siendo responsable de los accidentes á que diere lugar por su omision en esta parte.

Art. 629. El Piloto llevará particularmente y por sí, un libro foliado y sellado en todas sus hojas, denominado "Cuaderno de bitácora", con nota al principio, expresiva del número de las que contenga, firmado por la Autoridad competente, y en él registrará diariamente las distancias, los rumbos navegados, la variacion de la aguja, el abatimiento, la direccion y fuerza del viento, el estado de la atmósfera y del mar, el aparejo que se lleve largo, la latitud y longitud observada, el número de hornos encendidos, la presion del vapor, el número de revoluciones, y, bajo el nombre de "Acacimientos", las maniobras que se ejecuten, los encuentros con otros buques, y todos los particulares y accidentes que ocurran durante la navegacion.

Art. 730. Para variar de rumbo y tomar el mas conveniente al buen viaje del buque, se pondrá de acuerdo el Piloto con el Capitán. Si éste se opusiere, el Piloto le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás Oficiales de mar. Si todavía insistiere el Capitán en su resolucion negativa, el Piloto hará la oportuna protesta, firmada por él y por otro de los oficiales en el libro de navegacion, y obedecerá al Capitán, quien será el único responsable de las consecuencias de su disposicion.

Art. 631. El Piloto responderá de todos los perjuicios que se causaren al buque y al cargamento por su descuido é impericia, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar, si hubiere mediado delito ó falta.

Art. 632. Serán obligaciones del Contramaestre:

1º Vigilar la conservacion del casco y aparejo del buque y encargarse de la de los enseres y pertrechos que forman su pliego de cargo, proponiendo al Capitán las reparaciones necesarias y remplazo de los efectos y pertrechos que se inutilicen y excluyan.

2º Cuidar del buen orden del cargamento, manteniendo el buque expedito para la maniobra.

3º Conservar el orden, la disciplina y el buen servicio de la tripulacion, pidiendo al Capitán las órdenes é instrucciones convenientes, y dándole pronto aviso de cualquier ocurrencia, en que fuere necesaria la intervencion de su autoridad.

4º Designar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo, conforme á las instrucciones recibidas, y velar sobre su ejecucion con puntualidad y exactitud.

5º Encargarse por inventario del aparejo y todos los pertrechos del buque, si se procediere á desarmarlo, á no ser que el naviero hubiere dispuesto otra cosa.

Respecto de los maquinistas regirán las reglas siguientes:

1º Para poder ser empleado como maquinista naval formando parte de la dotacion de un buque mercante, será necesario reunir las condiciones que las Leyes y Reglamentos exijan, y no estar inhabilitado con arreglo á ellas para el desempeño de su cargo. Los maquinistas serán considerados como oficiales de la nave; pero no ejercerán mando ni intervencion sino en lo que se refiera al aparato motor.

2º Cuando existan dos ó mas maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de jefe, y estarán á sus órdenes los demás maquinistas y todo el personal de las máquinas: tendrá además á su cargo el aparato motor, las piezas de respeto, instrumentos y herramientas que al mismo conciernen, el combustible, las materias lubricadoras y cuanto, en fin, constituye á bordo el cargo del maquinista.

3º Mantendrá las máquinas y corderas en buen estado de conservacion y limpieza, y dispondrá lo conveniente á fin de que estén siempre dispuestas para funcionar con regularidad, siendo responsable de los accidentes ó averías que por su descuido é impericia se causen al aparato motor, al buque y al cargamento, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar si resultase probado haber mediado delito ó falta.

4º No emprenderá ninguna modificacion en el aparato motor, ni procederá á remediar las averías que hubiese notado en el mismo, ni alterará el régimen normal de su marcha, sin la autorizacion previa del Capitán, al cual, si se opusiera á que se verificasen, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas ú oficiales; y si, á pesar de esto, el Capitán insistiere en su negativa, el maquinista jefe hará la oportuna protesta, consignándola en el cuadro de máquinas, y obedecerá al Capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposicion.

5º Dará cuenta al capitán de cualquier avería que ocurra en el aparato motor, y le avisará cuando haya que parar las máquinas por algun tiempo, ú ocurra algun accidente en su departamento del que deba tener noticia inmediata el capitán, enterándole además con frecuencia acerca del consumo de combustible y materias lubricadoras.

6º Llevará un libro ó registro titulado "Cuaderno de máquinas," en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas; como son, por ejemplo, el número de hornos encendidos, las presiones del vapor en las calderas y cilindros, el vacío en el condensador, las temperaturas, el grado de saturacion del agua en las calderas, el consumo del combustible y de materias lubricadoras, y, bajo el epígrafe de "Ocurrencias notables," las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas, las causas que produjeron y los medios empleados para repararlas: tambien se indicarán, tomando los datos del cuaderno de bitácora, la fuerza y direccion del viento, el aparejo largo y el andar del buque.

Art. 633. El contramaestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitacion del capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad.

Art. 634. El capitán podrá componer la tripulacion de su buque con el número de hombres que considere conveniente; y, á falta de marineros españoles, podrá embarcar extranjeros avecinados en el país, sin que su número pueda exceder de la quinta parte de la tripulacion. Cuando en puertos extranjeros no encuentre el capitán suficiente número de tripulantes nacionales, podrá completar la tripulacion con extranjeros, con auencia del Cónsul ó autoridades de Marina.

Las contrataciones que el capitán celebre con los individuos de la tripulacion y demás que componen la dotacion del buque, y á que se hace referencia en el artículo 612, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad, sin intervencion de Notario ó Escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la autoridad de Marina si se extienden en los dominios españoles, ó por los Cónsules ó agentes consulares de España si se verifica en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiere; cuidando aquellas autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas ni reclamaciones.

El Capitán cuidará de leerles los artículos de este Código que les conciernen, haciendo expresion de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el artículo 612 y no apareciendo indicio de alteracion en sus partidas, hará fé en las cuestiones que ocurran entre el Capitán y la tripulacion sobre las contrataciones extendidas en él y las cantidades entregadas á cuenta de las mismas.

Cada individuo de la tripulacion podrá exigir al Capitán una copia firmada por éste, de la contrata y de la liquidacion de sus haberes, tales como resulten del libro.

Art. 635. El hombre de mar contratado para servir en un buque, no podrá rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo sino por impedimento legítimo que le hubiere sobrevenido.

Tampoco podrá pasar del servicio de un buque al de otro sin obtener permiso escrito del Capitán de aquél en que estuviere.

Si, no habiendo obtenido esta licencia, el hombre de mar contratado de un buque se contratase en otro,

será nulo el segundo contrato, y el Capitán podrá elegir entre obligarle á cumplir el servicio á que primeramente se hubiera obligado, ó buscar á expensas de aquél quien le sustituya.

Además perderá los salarios que hubiere devengado en su primer empeño, á beneficio del buque en que estaba contratado.

El Capitán que, sabiendo que el hombre de mar está al servicio de otro buque, le hubiere nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque á que primero pertenecía el hombre de mar, por la parte que éste no pudiere satisfacer, de la indemnizacion de que trata el párrafo tercero de este artículo.

Art. 636. No constando el tiempo determinado, por el cual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminacion del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula.

Art. 637. El Capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

1º Perpetracion de delitos que perturbe el orden en el buque.

2º Reincidencia en faltas de subordinacion, disciplina ó cumplimiento del servicio.

3º Ineptitud y negligencias reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar.

4º Embriaguez habitual.

5º Cualquier suceso que incapacite al hombre de mar para ejecutar el trabajo de que estuviere encargado, salvo lo dispuesto en el artículo 644.

6º La desercion.

Podrá, no obstante, el capitán, antes de emprender el viaje, y sin expresar razon alguna, rehusar que vaya á bordo el hombre de mar que hubiese ajustado, y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciese servicio.

Esta indemnizacion saldrá de la masa de los fondos del buque, si el capitán hubiere obrado por motivos de prudencia y en interés de la seguridad y buen servicio de aquél. No siendo así será de cargo particular del capitán.

Comenzada la navegacion, durante esta y hasta concluido el viaje, no podrá el capitán abandonar á hombre alguno de su tripulacion en tierra ni en mar, á menos de que, como reo de algun delito, proceda su prision y entrega á la Autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso para el capitán obligatorio.

Art. 638. Si, contratada la tripulacion, se revocare el viaje por voluntad del naviero ó de los fletadores antes ó despues de haberse hecho el buque á la mar, ó se diere al buque por igual causa distinto destino de aquél que estaba determinado en el ajuste de la tripulacion, será esta indemnizada por la rescision del contrato, segun los casos, á saber:

1º Si la revocacion del viaje se acordase antes de salir el buque del puerto, se dará á cada uno de los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios, además del que les corresponda recibir, con arreglo á sus contratos, por el servicio prestado en el buque hasta la fecha de la revocacion.

2º Si el ajuste hubiere sido por una cantidad alzada por todo el viaje, se graduará lo que correspondiera á dicha mesada y dietas prorrateándolas en los dias que por aproximacion debiera aquel durar, á juicio de peritos, en la forma establecida por la Ley de Enjuiciamiento civil; y si el viaje proyectado fuere de tan corta duracion que se calculase aproximadamente de un mes, la indemnizacion se fijará en quince dias, descontando en todos los casos las sumas anticipadas.

3º Si la revocacion ocurriese habiendo salido el buque á la mar, los hombres ajustados en una cantidad alzada por el viaje, devengarán íntegro el salario que se les hubiere ofrecido, como si el viaje hubiese terminado; y los ajustados por meses percibirán el haber correspondiente al tiempo que estuvieren embarcados y al que necesitan para llegar al puerto, término del viaje; debiendo además el capitán proporcionar á unos y á otros pasaje para el mismo puerto, ó bien para el de la expedicion del buque, segun les convinieren.

4º Si el naviero ó los fletantes del buque dieren á éste destino diferente del que estaba determinado en el ajuste, y los individuos de la tripulacion no prestaren su conformidad, se les abonará por indemnizacion la mitad de lo establecido en el caso 1º, a más de lo que se les adeudare por la parte del haber mensual correspondiente á los dias transcurridos desde sus ajustes.

Si aceptaren la alteracion, y el viaje, por la mayor distancia ó por otras circunstancias, diere lugar á un aumento de retribucion, se regulará ésta privadamente, ó por amigables componedores en caso de discordia. Aunque el viaje se limite á punto mas cercano, no podrá por ello hacerse baja alguna al salario convenido.

Si la revocacion ó alteracion del viaje procediere de los cargadores ó fletadores, el naviero tendrá derecho á reclamarles la indemnizacion que corresponda en justicia.

Art. 639. Si la revocacion del viaje procediere de justa causa independiente de la voluntad del naviero y cargadores, y el buque no hubiere salido del puerto, los individuos de la tripulacion no tendrán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el dia en que se hizo la revocacion.

Art. 640. Serán causas justas para la revocacion del viaje:

1º La declaracion de guerra ó interdiccion de